

Fischerdörfer, Hafenstädte und "Kaiserbäder": neuzeitliche maritime Urbanisierung im Ostseeraum

Rudolph, Wolfgang

Veröffentlichungsversion / Published Version
Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Rudolph, W. (2005). Fischerdörfer, Hafenstädte und "Kaiserbäder": neuzeitliche maritime Urbanisierung im Ostseeraum. *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 28, 327-342. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-59684-1>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

SOZIALGESCHICHTE DER SCHIFFFAHRT

► WOLFGANG RUDOLPH

Fischerdörfer, Hafenstädte und »Kaiserbäder«

Neuzeitliche maritime Urbanisierung im Ostseeraum

Gegen Ende des ersten Jahrtausends unserer Zeitrechnung waren die Strandsiedlungen im Ostseeraum relativ einfach gegliedert: Obenan standen die damals neuartigen Hafenstädte, die gemäß gesetzlich fundierter Rechtsverleihungen von Seiten der regierenden Landesfürsten in der Kommunalverwaltung und Gerichtsbarkeit, in ihren Marktrechten sowie bezüglich der Erlaubnis zur Kooperation in überregionalen Interessenverbänden – wie der Hanse – privilegiert worden waren; in einem Fall (Lübeck 1226) sogar mit dem Status der »Reichsunmittelbarkeit«. Alle anderen Siedlungsplätze an den baltischen Stränden rangierten als Dörfer. Lediglich einige bedeutendere davon konnten im Laufe der Zeit den Status von »Marktflecken« erlangen. Diese mittelalterlichen Strukturen beherrschten dann – allen technischen und ökonomischen Entwicklungen zum Trotz – nahezu unverändert die folgenden Jahrhunderte, bis etwa 1650.

Aus der Zeit kurz zuvor datieren die ersten Anstöße zu etwas Neuem, das obendrein aus einer anderen Himmelsrichtung kam: War früher die Stadtgründung und die Privilegierung dieser Kommunen von der südlichen Küste des Ostseeraumes ausgegangen, so begann die zweite Periode im Norden – genauer in Schweden – 1619 mit der Gründung der Hafenstadt Göteborg durch König Gustav II. Adolf. Danach folgte 1680 die Verlegung der schwedischen Orlogsbasis von Stockholm in das (nahezu) eisfreie Karlskrona in Blekinge.

Pillau und Swinemünde

Die Herrscher über Russland und über Brandenburg/Preußen zogen den Wasa-Königen eilends nach: der eine 1703 mit der Gründung von St. Petersburg, der andere mit der Verleihung der Stadtrechte an seine Marinebasis Pillau (vor Königsberg). Beide gingen seinerzeit mit großem Elan an die Schaffung neuer bzw. an den Weiterbau vorhandener Häfen, von denen Pillau der ältere war. Die Arbeiten dort hatten bereits 1625 begonnen, als der Brandenburger Kurfürst (als Lehnsherr des Territoriums des ehemaligen Deutschritterordens) am »Seetief«, der Pregelmündung, eine Schanze erbauen ließ, neben der sich schon bald »Fischer und Marketender« wohnhaft niederließen, so dass ein Straßen- und Kirchenbau notwendig wurde. 1660 folgte eine Schule. 20 Jahre später erbaute der brandenburgische Flottenchef eine Schiffswerft nebst Reeperbahn und Ankerschmiede an derselben Stelle. 1701 wurde Pillau in den Status eines Marktfleckens erhoben. Zur Zeit der 1725 ausgesprochenen Stadtrechtsverleihung gab es an dem jungen Hafenplatz bereits zwölf Kneipen, zwei »Gewürzläden«, drei Fleischer, drei Schuster und sieben Schneider sowie eine Apotheke, ein Postamt und ein Zollhaus.

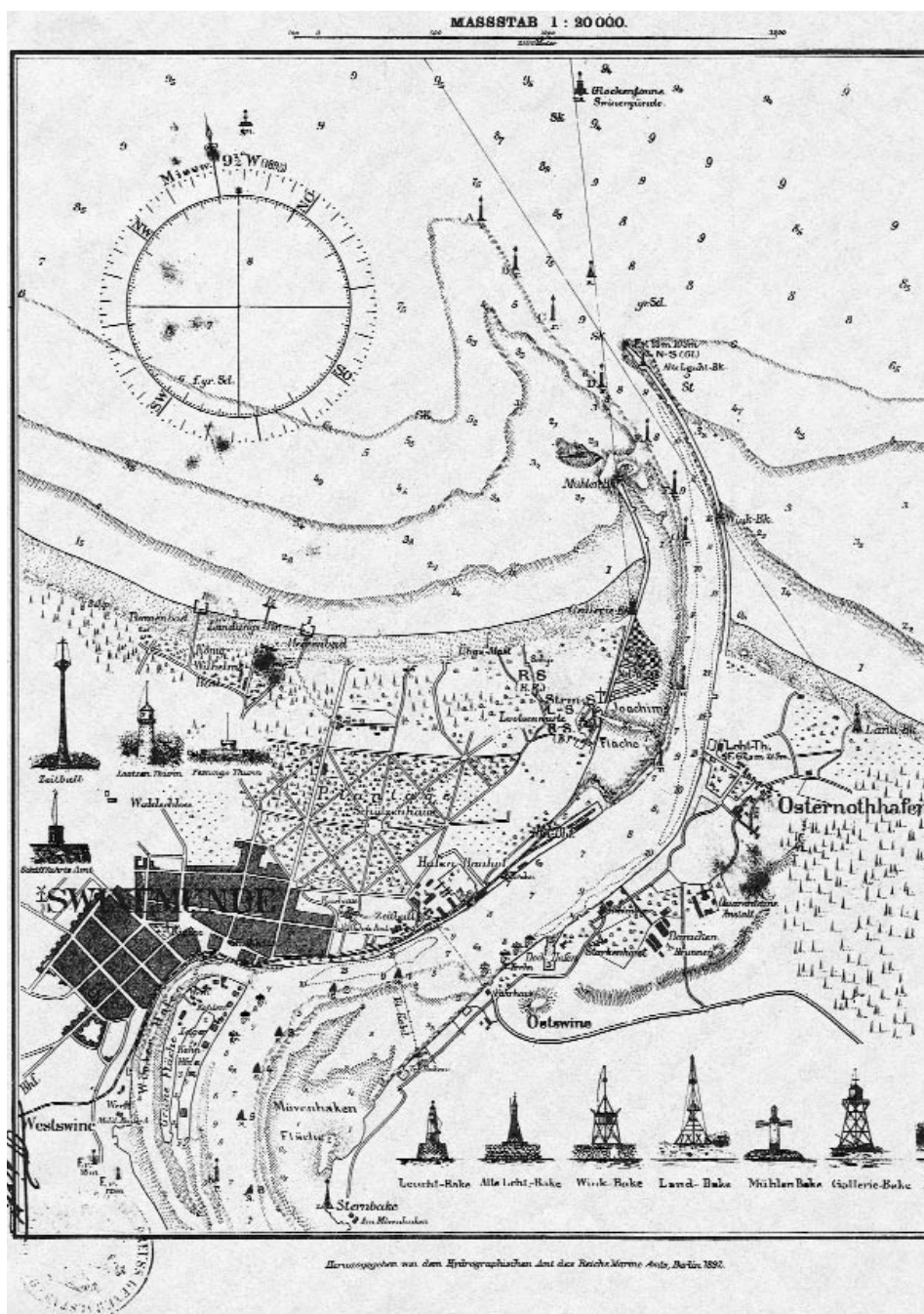


Abb. 1 Hafenplan von Swinemünde, herausgegeben vom Hydrographischen Amt des Reichs-Marine Amts, Berlin 1892. (Bildarchiv Staatsbibliothek zu Berlin, Preussischer Kulturbesitz – Kartenabteilung)

Den Aktivitäten an der Pregelmündung folgte nicht lange danach der Hafenbau an der Swine, jener ständig versandenden mittleren Mündung des Oderstromes, die bislang – als ein durch sumpfige Lagunen mäanderndes träges Gewässer – für schiffahrtsuntauglich betrachtet worden war. Der Preußenkönig Friedrich Wilhelm I. hatte, kaum dass der Friedensvertrag mit Schweden unterzeichnet war, im Jahre 1720 der Stettiner Provinzialregierung befohlen, *sich ganz genau zu informieren und pflichtgemäß zu berichten, ob es wirklich unmöglich ist, die Fahrt von Stettin durch die Swiene gehen zu lassen*. 1730 begann dann das Festigen der Flussmündung durch Pfahlwerke und versenkte Steinkisten. Der Sohn des Monarchen, König Friedrich II., setzte diese Regulierungsarbeiten konsequent fort und verpflichtete die Swiner Fischer zum Lotsendienst. Aber er leistete noch mehr für den pommerschen Schifffahrtsbetrieb: Im gleichen Jahre 1743 ließ er von allen Kirchenkanzeln seines Landes das Angebot verkünden, sich abgabefrei in der von ihm geplanten Hafenstadt »Schwiene Münde« anzusiedeln. 1748 standen dort bereits sieben Häuser landwärts des eben gerammten Bollwerks. Im Jahr darauf begann man in der entstehenden Gemeinde mit dem Schulunterricht. 1750 verlieh die Provinzialregierung der neuen Ansiedlung aus nunmehr 46 Familien das Marktrecht, bestellte einen Bürgermeister und genehmigte dem »Flecken« das erste Swinemünder Wappen. 1764 wurden die (ein paar hundert Meter weiter seewärts gelegenen) Fischer-, Fährmanns- und Lotsenkaten von West-Swine eingemeindet, und 1765 erhielt der neue Hafenort die »Immediat-Stadtrechte«. Im gleichen Jahr eröffnete ein Schiffbaumeister die erste Swinemünder Werft, und rasch folgten ein Postamt, eine Apotheke und ein neues Schulhaus. 1772 ließ sich in der jungen Stadt der erste (studierte) Arzt nieder, und 1788 begann man mit dem Bau der (1792 eingeweihten) Stadtkirche.

Die meisten Swinemünder Neubürger waren Schiffer, Matrosen, Handwerker und Kaufleute – sowie mehr als 20 Gastwirte »ersten und zweiten Ranges«. In der nun bereits 2500 Einwohner zählenden Gemeinde waren um 1800 insgesamt 106 Schiffsfahrzeuge registriert, als größtes das (für 300 Lasten Tragfähigkeit vermessene) VollschiFF PRÄSIDENT VON INGERSLEBEN. Dessen Reeder, der Kaufmann Krause, galt seinerzeit als Preußens bedeutendster Schifffahrtsunternehmer. Er war, wie eine Reihe anderer Berufskollegen ebenfalls, zugleich auch Vizekonsul. 1810 wurde in Swinemünde das erste ausländische Konsulat eröffnet. 30 Jahre später gab es dort acht solcher diplomatischen Vertretungen: von Großbritannien und den USA bis Russland, Italien, Schweden und Dänemark. Sie waren als Mediatoren für die maritime Kulturvermittlung von erheblicher Bedeutung.¹

Bei Betrachtung der jüngeren Geschichte der beiden eben vorgestellten preußischen Hafenstadt-Gründungen stößt man auf eine Menge Gemeinsamkeiten. Dabei lag Pillau bei der Einführung von Neuerungen mitunter an vorderer Stelle – ein andermal dann Swinemünde. Dafür hier einige Beispiele:

	Pillau	Swinemünde
Neuer Leuchtturm	1816	1823/1859
Eisenbahnanschluss	1865	1876
Verbesserte Schifffahrtswege ins Hinterland	1891/1901 »Seekanal«	1875/1880 »Kaiserfahrt«
Stahlschiffbau	1889 Schichau-Filiale	1919 Pommernwerft
Kommunal-Novationen:		
Elektrifizierung	1923	1885
Wasserwerk		1910
Telefonnetz		1894
anderweitige	1920 »Seedienst Ostpreußen«	1890 »Dampfschiff-Ges.«
Schifffahrtsförderung	1936 »Seebahnhof«	1911 Funkstation
Marinebasis	1922	1920



Abb. 2 Der alte Pulverturm von 1686 und ein moderner Silo dahinter – Symbole der historischen Entwicklung von Frederikshavn. (Foto: Archiv Dr. Rudolph)

Die nahezu gleichartigen tragischen Schicksale beider Städte kurz vor und nach dem Kriegsende von 1945 dürften bekannt sein, weshalb auf deren Darstellung hier nicht eingegangen wird.

Frederikshavn

Als drittes Beispiel für die frühe neuzeitliche Entwicklung von Hafenstädten als Resultat der lang dauernden Vormachtskämpfe im Ostseeraum sei hier noch die Historie von Frederikshavn abgehandelt, deren Verlauf im 19. und 20. Jahrhundert erhebliche Abweichungen gegenüber dem Verlauf in Pillau und Swinemünde erkennen lässt.

Wo im nördlichen Jütland ein bewaldeter Moränenrücken von etwa 90 m Höhe den Kern dieser Halbinsel bildet und dann abrupt in die Sandheiden und Dünen eines angeschwemmten bogenförmigen Hakens übergeht, welcher schließlich in der Landspitze von Skagen endet, hat die Natur eine schützende Bucht von beachtlichem Ausmaß geschaffen, hervorragend geeignet als sicherer Ankerplatz für Schiffe, die vor ihrem Kurswechsel zum Atlantik einen Sturm abwettern wollen. Ebenso gut geeignet war diese Bucht aber auch für die Schaffung eines befestigten Marinestützpunktes zur Sicherung der Seeverbindungen zwischen Dänemark und Norwegen. Die Dänenkönige hatten den strategischen Wert gerade dieses Platzes zeitig erkannt und dort 1627 eine Schanze bauen lassen. Im nächsten größeren, dem Nordischen Krieg, spielte dieses »Werk« eine wichtige Rolle für die Sicherung der Seetransporte zwischen Jütland und dem Oslofjord, nachdem das Inselreich bereits im Frieden von Roskilde (1658) seine einstige »Gegenüberküste« (nämlich Bohuslän, Schonen und Blekinge) an Schweden verloren hatte.

Die sich um den 1686 erbauten Pulverturm gebildete Fischersiedlung Fladstrand zählte ein Jahrhundert später 60 Häuser (einschließlich Poststation und Zollhaus) mit etwa 450 Einwohnern. 16 Segler und zahlreiche Fischerboote nannten das Dorf, das zu jener Zeit bereits über Kirche, Schule und Schmiede verfügte, ihren Heimathafen. 1805 wurde in Fladstrand mit Bauarbeiten für ein einfaches Bollwerk begonnen. Das Ergebnis lockte rasch weitere Seefahrer, Fischer

Abb. 3 Ein moderner Schiffspropeller von beachtlichem Ausmaß weist den Weg in das Frederikshavner Motorenwerk von ALPHA B&W – MAN. (Foto: Archiv Dr. Rudolph)



und Gewerbetreibende zur Ansiedlung. Berichtet wird vom Getreideumschlag nach Norwegen, auch von ertragreicher Strandfischerei mit Waden sowie von Transporten mit lebendem Fisch gen Süden, bis in preußische Häfen. 1818 verlieh der dänische König Frederik VI. dem Ort (von damals 600 Einwohnern) den Namen Frederikshavn sowie das Stadtrecht. 1830 begann dann der Bau einer moderneren Hafenanlage, die später in kurzen Abständen immer wieder erweitert wurde. 1843 siedelte sich in der Stadt als erster Industriebetrieb eine Eisengießerei an. Ab 1852 betrieben die Frederikshavner eine tägliche Dampferlinie nach Kopenhagen, 1878 folgte der Liniendienst nach Göteborg.

Bereits 1870 hatte der Schiffbauer Buhl hier eine Werft gegründet, die durch den Bau von außerordentlich seetüchtigen Fischkuttern bald über Dänemarks Grenzen hinaus bekannt wurde. Frederikshavns landseitiger Verkehr nach Süden konnte ab 1871 über die neu erbaute Eisenbahnlinie in Richtung Aarhus/Fredericia abgewickelt werden. 1883 kam es dann zur Gründung der Maschinenfabrik Houmøller, deren Versuche mit neuartigen Bootsantrieben binnen kurzem zur Konstruktion der (später europaweit) berühmten Viertakt-Glühkopfmotoren vom Typ ALPHA (1898) führten. Die Firma ging zum Bau großer Schiffsmaschinen über und genießt noch heute mit ihrer B&W-ALPHA-Produktion einen hervorragenden Ruf.

Mit der Entwicklung von Hafen und maritimer Industrie ging der kommunaltechnische Fortschritt Hand in Hand: 1877 erbaute man ein großes Krankenhaus, 1884 dann das Wasserwerk, 1900 ein Elektrizitätswerk, 1910 die Gasanstalt. Schon 1853 war in Frederikshavn eine Zeitung erschienen, deren lokale Berichterstattung seither ein chronistisches Material von hoher Qualität geliefert hat. 1883 wurde über den Telefonanschluss geschrieben, 1892 von der Weihe der neuen Kirche, 1894 vom Neubau des Gymnasiums, 1898 über die Eröffnung einer Navigationschule, 1912 von der neuen Stadtbibliothek, 1921 über den Bau der modernen Feuerwache, 1960 von der Aufnahme des Dienstes der großen Autofähren nach Göteborg. Ob Kino-Eröffnung (1906) oder der Beginn der Produktion im Eiswerk und in der Fischerkonservenfabrik (1938/39), von der Seenotrettungsstation (1951) oder von der Eröffnung des städtischen Museums (1950), stets liefert dieser Datenfundus alle Fakten, die für Frederikshavns weitere Entwicklung zum modernen Fährterminal und zum weithin bekannten Industriestandort von Bedeutung waren.

Råå

Nicht alle Hafenstadtgründungen der Neuzeit wurzelten im Umfeld der Kriegsmarinen. Selbstverständlich gibt es auch solche, die auf der Nutzung eines uralten maritimen Gewerbebetriebes basieren. Sassnitz auf Rügen – bereits im letzten Band des DSA ausführlich dargestellt – gehört dazu, und im Süden Schwedens gibt es einen interessanten Hafenplatz, dessen Geschichte sowohl Parallelen zur Entwicklung von Sassnitz als auch – nach einer plötzlichen »Kehrtwendung« – einen gänzlich anderen Ablauf aufweist.

Knapp fünf Kilometer südlich des uralten Stadtkerns von Helsingborg mündet in weiten Mäanderbögen das Flüsschen Råå in den Öresund, und genau an jener Stelle standen bereits im 18. Jahrhundert ein paar Katen von Fischern, die mit Strandwaden und Stellnetzen arbeiteten, aber auch mit Segelbooten auf Fahrt gingen. Ihre Fänge setzten sie weit südlich ab: in Landskrona, Malmö sowie – in immer größerem Ausmaß – auf dem Markt von Kopenhagen. Das zahlte sich aus, und die Ansiedlung Råå wuchs rasch: 1833 zählte man bereits 650 Einwohner und 67 dort beheimatete Fischerboote, außerdem zwei Frachtsegler. Das Dorf besaß eine Schule, ein Zollhaus und – selbstredend – eine stark frequentierte Hafenkneipe.

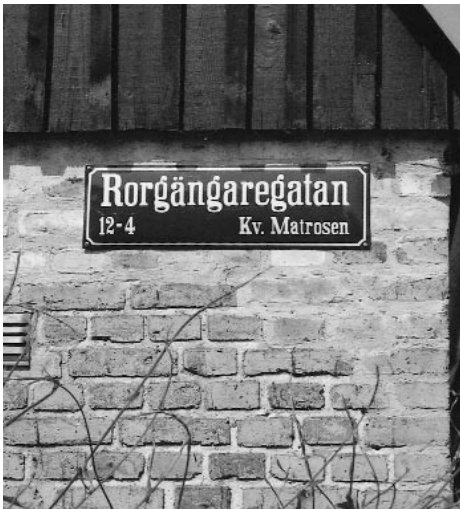


Abb. 4 Das alte Hafenviertel von Råå wird noch immer von Straßennamen geschmückt, die auf frühere Bewohner verweisen. (Foto: Archiv Dr. Rudolph)

Die Einwohnerschaft wuchs stetig weiter: 1850 zählte man 800 Fischer und Schiffsmannschaften. Damals unternahm die Gemeinde die ersten Schritte, um die Flussmündung durch zwei Molen zu befestigen und landeinwärts eine bescheidene Kaianlage zu errichten. Die Anzahl der in Råå beheimateten Frachtsegler stieg 1864 auf 22 Schiffe, für deren Ausrüstung seit 1865 ein mit Waren wohl versehener Shipchandler Sorge trug, der auch alle Landtransporte zu der im gleichen Jahr eröffneten nahen Bahnstation Raus erledigte. Außer dem Kaufmann wirkten auch ein Hafenschmied und mehrere Segelmacher für die Råå-Flotte.

Von 1877 bis 1879 wurde der neue Hafen durch Molen-Leuchtturm, feste Bollwerke und gepflasterte Straßen besser ausgestattet. Just in jenen 70er-Jahren erschlossen die Råå-Fischer eine neue attraktive Einnahmequelle: den Fang von Kattegat-Fisch (rund um die Insel Anholt) und dessen Lebendtransport mittels Quatzen in die südliche Ostsee, bis Lübeck, Rostock und Stralsund. 1877 tat sich das örtliche Fischervolk zu einer Genossenschaft zusammen. Etwa zur gleichen Zeit weiteten die ortsansässigen Frachtschiffer ihre Segeltörns auf alle Ostseehäfen aus und steuerten danach auch die Nordseeplätze, später sogar das Mittelmeer und die nordamerikanische Westküste an. 1881 waren im Dorf bereits 51 Barken, Briggs, Schoner und Galeassen beheimatet. Die Blüte der maritimen Gewerbe veranlasste die Provinzialregierung von Schonen, das 2000-Einwohner-Dorf in den Rang eines Marktfleckens zu erheben.

Der Aufwärtstrend dieser Urbanisierung hielt an: 1891 erbaute man eine dampfbetriebene Vorortbahn, die Råå nun mit der großen Schwester Helsingborg verband und dem Ort unter anderem auch Badegäste zuführte. 1901 gründete ein Schiffbaumeister den Werftplatz an der Rååmündung, und ab 1902 motorisierten die Fischer ihre Kutter und Quatzen.

Barg dieses Aufschwung ein erkennbares Risiko? Wohl zeigte die Anzahl der hölzernen

Segelfrachter bereits eine leichte Rückgang-Tendenz – von 45 (1890) auf 35 (1910) Fahrzeuge –, jedoch vermerkte die Chronik noch immer lokale Erfolge: die Gründung einer Bank ebenso wie die Ansiedlung eines ersten Industrierwerkes, der Kupferhütte, die sogar über eine eigene Hafenbahn und Krananlagen verfügte. 1905 wurde der Marktflecken elektrifiziert, und danach kam es zum Bau eines örtlichen Wasserwerkes. Der Anschluss an das schwedische Reichs-Telefonnetz folgte.

Doch merkwürdig: Im Gemeinderat von Råå meinte man, dass die Kommune wohl besser unter die Fittiche der unmittelbar angrenzenden Großstadt gehöre. 1917 wurde die Eingemeindung nach Helsingborg beantragt, die dann auch bald danach erfolgte. In den 20er-Jahren schrumpfte Råås Frachterflotte langsam, doch unaufhaltbar. 1925 waren im ehemaligen Marktflecken 23 Schoner und Galeassen beheimatet, 1955 dann nur eben noch drei. 1961 wurde der letzte Motorsegler verkauft. Seine Betriebsamkeit konnte der Hafenplatz jedoch in leicht verändertem Gewand, gekennzeichnet durch den Bau einer großflächigen Segler-Marina (1968), bis heute erhalten.

Mariehamn

Auf der åländischen Hauptinsel lag an der Wurzel einer von Nord nach Süd verlaufenden Landzunge das winzige Fischerdorf Övernäs. Wohl niemand würde heutzutage diesen Ortsnamen noch kennen, wäre nicht im Jahre 1861 von Finnlands damaligem Souverän, dem russischen Zaren Alexander II., die Anordnung ergangen, auf der Flur von Övernäs eine Hafenstadt zu gründen. Der Kaiser verlieh ihr den Namen seiner Gattin: Mariehamn. Dieser heutzutage meist so verkürzt angeführte Hinweis auf den Erlass des Monarchen sowie auf die Kaiserin als Namenspatronin könnte zu schwerwiegender Täuschung über die Motivation sowie über die historischen Hintergründe des Geschehens führen. Bei Mariehamn handelte es sich nicht mehr – wie einst bei den Hafengründungen von Göteborg, Karlskrona, Pillau und Swinemünde – um die Realisierung von Ideen der jeweiligen Souveräne, sondern um deren formale Zustimmung zu einem Begehren des Bürgertums, welches damals freilich noch der hochherrschaftlichen Gründergestik bedurfte, einschließlich der Namensverleihung als Gunsterweis. Eigentliche Initiativen zur Gründung einer Hafenstadt auf Åland hatte es bereits 1543 gegeben, und danach wieder in den Jahren 1771 und 1808, als diese Inselgruppe noch der Krone Schwedens unterstand. Zum Schmunzeln war dabei die Bemerkung eines dieser Initiatoren vor dem schwedischen Reichstag von 1771: Man sollte eine solche Stadt aufbauen, um die auf den Meeren segelnden Insulaner stärker an die Heimatscholle zu binden und von ihrer Unruhe stiftenden und unmoralischen Lebensweise abzubringen ... Ab 1838 kämpften dann die auf Åland ansässigen Kaufleute und Handwerker unter Federführung des Probstes Frans Petter von Knorring im regionalen Landtag mit immer wirksameren Attacken um die erwünschte Zustimmung des Zaren, die dieser schließlich 1859 erteilte und 1861 in Kraft setzen ließ.

Mariehamn wäre wahrscheinlich kaum weltweit bekannt geworden, wenn sich nicht einige Schiffskapitäne, die von anderen Inseln des Åland-Archipels in die junge Stadt gezogen waren, nach 1880 zu europaweit wirkenden Reedern emporgearbeitet hätten, und wenn nicht einer davon – nämlich Gustaf Erikson, der seine Großseglerflotte ab 1913 aufgebaut hat – sogar internationalen Ruf erworben hätte.

Bei Mariehamn hat man es mit einer Hafenstadt besonderer Art zu tun. Ihr fehlen – vom Anbeginn und bis heute – eine Menge der ansonsten für jene Plätze signifikanten Kennzeichen: Es gab keine Hafenbahn und bis 1925 keine betonierten Kaimauern; man findet dort bis heute keine imponierenden Krane, keine Silos und Speicher, keine Kohlenbunker und (vor 1959) keine Tanklager, auch keinerlei hafentypische Industrieanlagen. Mancher frühere Besucher dürfte die



Abb. 5 »Der Rudergänger« (Mannen vid ratten): Denkmal für die auf See gebliebenen Äländer von Emil Cedercreutz, 1936. (Foto: Ålands Museum, Mariehamn)

Stadt mit ihren breiten, schnurgeraden Lindenalleen und mit den Holzhäusern im »Russenstil«, mit der Vielzahl von Konsulatsschildern und Reedereiemblemen als idyllisch angesehen haben, zumal früher über die meisten Stunden der Tage hinweg kaum ein Schiff im Westfjord zu sehen war. Die Großsegler, an deren Heck der Stadtname Mariehamn als Heimathafen stand, überwinterten nur selten im Ort, etwa dort, wo heute die stählerne Viermastbark POMMERN liegt und – als Geschenk der Familie Erikson – an die Zeit der »Weizenregatten« zwischen Australien und Europa, aber auch an die Seemanns-Albträume der Kap-Hoorn-Umsegelungen erinnert.

Ein wenig veränderte sich dieses Hafenbild, nachdem 1959 die Viking-Reederei die Terminals ihrer Autofährdienste zwischen Stockholm, Åland und Åbo/Turku bzw. Helsinki eröffnete und der Fischereihafen (1965) sowie das Öltanklager in Betrieb genommen wurden. Für Vergleiche dürfte es jedoch nicht uninteressant sein, einige Eckdaten der Mariehamner Stadtentwicklung – im Hinblick auf das Verhältnis zwischen hafentypischen und allgemein kommunalen Innovationen – vergleichend gegenüberzustellen:

1861 erste Landungsbrücke	1866 Postagentur, erster Arzt
1863 erster Schiffseigner wird Bürger	1871 erstes Konsulat
1867 Umzug der Navigationsschule nach Mariehamn	1876 Telegraf, erste Bank
1895 Bau eines Packhauses	1887 Telefon (örtlich)
1897 erstes Industriewerk	1891 Zeitung »Åland«
1908 Dampfertourendienst Stockholm – Åbo/Turku	1900 1000 Einwohner
1913 Erikson gründet seine Reederei	1909 städtisches E-Werk
1947 Funkstation erbaut	1915 Kanalisation
1954 Seefahrtsmuseum eröffnet	1927 Bau der Kirche
1959 Vikinglinie startet Fährbetrieb; Betonkai auf 600 m verlängert	1938 Industrieviertel eröffnet
1965 Fischereihafen eröffnet	1950 Wasserwerk
1980 Erweiterung des Fährterminals	1958 neues Kraftwerk
	2005 11 000 Einwohner

Hirtshals

Streng genommen liegt die hier behandelte Hafenstadt-Neugründung bereits am Strand der Nordsee. Doch der Verlauf ihrer Entstehungsgeschichte ist so interessant, dass diese kleine

Unkorrektheit nicht stören sollte. Nur 40 Kilometer westlich von Skagen entfernt, bildet ein unterseeisches Steinriff eine erhebliche Gefahr für Schiffe, die Jütlands Nordspitze umsegeln. Andererseits bot genau jenes Steinfeld den Ankerliegern einen gewissen Schutz gegen die Brandung. Als warnendes Seezeichen ließ der dänische Staat daher 1860/61 dort den Leuchtturm Lilleheden erbauen. Da die Seenotfälle dadurch jedoch nicht nachließen, entschloss sich die Regierung 1875 zum Bau einer 120 m langen Mole aus Steinkisten, die Schutz für landende Kleinfahrzeuge bieten konnte. Zweimal wurde dieses Packwerk noch verlängert. Nun schien die Sachlage einen erfolgreicherer Verlauf zu nehmen: beiderseits der Molenwurzel siedelten sich die ersten Fischer an. Ab 1902 begannen sie dort auch mit der Motorisierung ihrer Kutter. Es schien, als sollten sich die guten Erfahrungen der 1870er-Jahre beim Neubau des Hafens und der Stadt Esbjerg – an Jütlands Westküste – wiederholen. Dänemarks Wasserstraßenverwaltung beschloss also, in Lilleheden unter Einbezug der bislang errichteten Bauwerke einen größeren Hafen für die immer zahlreicher werdende Kutterflotte sowie für eine geplante Fährverbindung nach Norwegen zu schaffen.

Mit der Leitung des (1917 beschlossenen) Unternehmens wurde der auf den Hafenbau spezialisierte Ingenieur Jørgen Fibiger (1867–1936) beauftragt, der dort dann eine Meisterleistung vollbrachte. Landseitig an den Hafen anschließend sollte eine Stadt entstehen, für deren Planung man 1919 eigens einen Architekten-Wettbewerb ausschrieb. Beide Unternehmen machten Fortschritte: 1920 erhielten die Lilleheder bereits Anschluss an das Überland-Elektrizitätsnetz und 1928 die erwünschte Eisenbahnverbindung gen Süden. 1930 konnte der Hafen, der von nun an Hirtshals hieß, in seiner ersten Ausbaustufe feierlich eröffnet werden. Er bot genügend Platz für die (von anfänglich elf Booten) auf 81 seegängige Kutter angewachsene Flotte. Für deren Fänge stand auch gleich eine große Auktionshalle zur Verfügung, und rasch folgten eine Fischkonservenfabrik, eine Eisfabrik, ein Unternehmen für die Fertigung von Fischkisten und von



Abb. 6 Terminal der Norwegenfähren am Ende der »Europa-Autobahn« im Hafen von Hirtshals. (Foto: Archiv Dr. Rudolph)

Schleppnetzen, eine Werft samt Dock sowie große Tanklager. Auch eine Fischereifachschule wurde gegründet. Landseitig baute man, der Hafenentwicklung, nicht aber dem Architektenplan folgend, Wohnhäuser und Geschäftsstraßen, richtete eine Stadtbibliothek ein und gab eine lokale Zeitung heraus. 1937 konnte der regelmäßige Fährbetrieb zum norwegischen Christiansand eröffnet werden. 1940 wohnten bereits 3000 Einwohner in Hirtshals, das man damals als eine der größten Gemeinden Dänemarks, die kein Stadtrecht besitzen, bezeichnete. An imponierenden öffentlichen Bauten zierten sie das Seemannsheim, das Gymnasium, die Schwedische Seemannskirche, das Wasserwerk.

Wenn auch mit Verspätung, nämlich erst 1970, erhielt Hirtshals dann den Status einer Stadt, die nun bereits 9000 Einwohner zählte. Der Hafen wurde, ebenso wie die öffentlichen Einrichtungen, bis vor kurzem laufend ausgebaut. Seine Wahrzeichen sind heute der Terminal der Norwegenfähre am Schlusspunkt der Trans-Europa-Autobahn sowie die geschmackvoll gestaltete breite Freitrepppe zwischen dem »Oberland« der Hotels und der Geschäfte sowie den Kutterliegeplätzen und Werkstätten des Hafens. Auch der Bau des neuen Rathauses und des modernen Meeresmuseums prägen die Eigenart dieser Hafenentwicklung.

Gdynia

Nach Ende des Ersten Weltkrieges hatten die Siegermächte die Neugründung mehrerer Staaten in Ost- und Südosteuropa sanktioniert, die sämtlich auch Meeresanrainer waren. In allen diesen Ländern, ebenso wie in den beiden Ostsee-Territorien, die der Hoheit des Völkerbundes unterstellt worden waren (die Freie Stadt Danzig und das Memelgebiet), fanden sich alte, in Jahrhunderten gewachsene und entsprechend leistungsfähige Hafenstädte. Eine Ausnahme bildete Polen. Zwar gab es dort am kaschubischen Küstensaum das Städtchen Puck (deutsch: Putzig), in dessen Hafen kleine Küstensegler bequem festmachen konnten – von fremden Besuchern spöttisch kommentiert: direkt an der Mauer der prächtigen mittelalterlichen Kirche. Doch dieser idyllisch anmutende Hafen war, als Becken von knapp 100 x 100 m Bollwerkslänge, für einen modernen industriellen Güterumschlag zu winzig, zumal er auch den Liegeplatz für die beiden Schiffe der neuen polnischen Marine abzugeben hatte. Die Situation war eindeutig: Polen brauchte einen Seehafen, der der Größe des Landes und seiner Wirtschaftskapazität entsprach.

Drei Männer verfolgten dieses Projekt mit aller Leidenschaft: der Wirtschaftsminister Eugen Kwiatkowski, sein technischer Berater Ingenieur Wenda sowie, als ortskundiger Spezialist, der Kapitän zur See Josef von Unruh, ehemals kaiserlich deutscher Uboot-Kommandant und später Oberkommandierender der polnischen Marine. Als passionierter Segler kannte er das zur Debatte stehende Gewässer, die Helabucht, auf das Beste. Er wies die Hydrotechniker auf die ideale Stelle beim Fischerdorf Gdynia (Gdingen) hin, wo der von Steilufern flankierte Mündungstrichter einer eiszeitlichen Schmelzwasserrinne bereits in 1000 m Entfernung vom Strand an die 10-m-Tiefenlinie heranführte.

Im September 1922 beschloss das polnische Parlament den Bau eines Überseehafens zu realisieren, und zwar in internationaler Kooperation mit dem Bankhaus Morgan, der dänischen Tiefbaufirma Højgaard & Schultz, der belgischen Baggerreederei Ackermans & van Haaren sowie dem deutschen Kranbauspezialisten DEMAG. Im Herbst 1924 begannen die Bauarbeiten am Strand und im Eisenbahnnetz. 1926 konnte an einem der neuen Kais der erste Frachter gelöscht werden und die Marine bezog ihr Gelände in Oxhöft. 1928 nahm die Werft den Betrieb auf, zuvor bereits die neue Staatsreederei »Polska Zegluga Morska« und danach das niederländisch-polnische Hochseefischerei-Kombinat. Aus dem 500-»Seelen«-Dorf Gdynia war längst eine blühende Kommune geworden, der 1926 das Stadtrecht verliehen wurde. Der Hafenkomplex



Abb. 7 Der Hafen von Gdynia auf einer undatierten polnischen Postkarte. (Archiv Dr. Rudolph)

nahm, mit fast 12 000 m Kailänge und 170 km Hafenbahngleisen, eine Fläche von nahezu 400 ha ein. Der Zollfreibezirk, die Küstenfunkstelle, eine Seefahrtsschule, der Jachthafen und ein Fischereiforschungsinstitut komplettierten das Objekt. Internationale Beachtung fand schließlich 1933 die Fertigstellung der durchgehenden »Kohlenmagistrale«, der Eisenbahnstrecke zwischen dem oberschlesischen Gruben- und Hüttenzentrum Kattowitz und den Verladebrücken an der Helabucht.

An der Ostsee, nahe der Weichselmündung, wurde aber seinerzeit nicht nur ein Hafen von Großformat geschaffen, sondern auch die dazu gehörende Stadt – aus dem Nichts heraus – gebaut: europäisch-avantgardistisch im Stil der neuen Sachlichkeit des Bauhaus-Kreises. Der Hafenbahnhof, das Meeresmuseum, das Gerichtsgebäude, die Markthalle und das Haus der Fischer haben alle Kriegswirren überstanden und zeugen noch heute von der kulturellen Atmosphäre jener Jahre. Mit Gdynia hat Polen maritime Kulturgeschichte geschrieben.

Władysławowo

Polens Überseehafen war Realität geworden, doch dem Land fehlte es noch immer an einer entsprechenden Basis für die Hochseefischerei. Die Verhandlungen der Regierung mit einem französischen Bankenkonsortium sowie mit der bewährten dänischen Baufirma Højgaard & Schultz gingen weiter: Zwischen dem (bereits seit 1284 erwähnten) kaschubischen Fischerdorf Wiela



Abb. 8 Władysławowos Wahrzeichen: das Rathaus (vorher »Haus der Fischer«). (Foto: Archiv Dr. Rudolph)

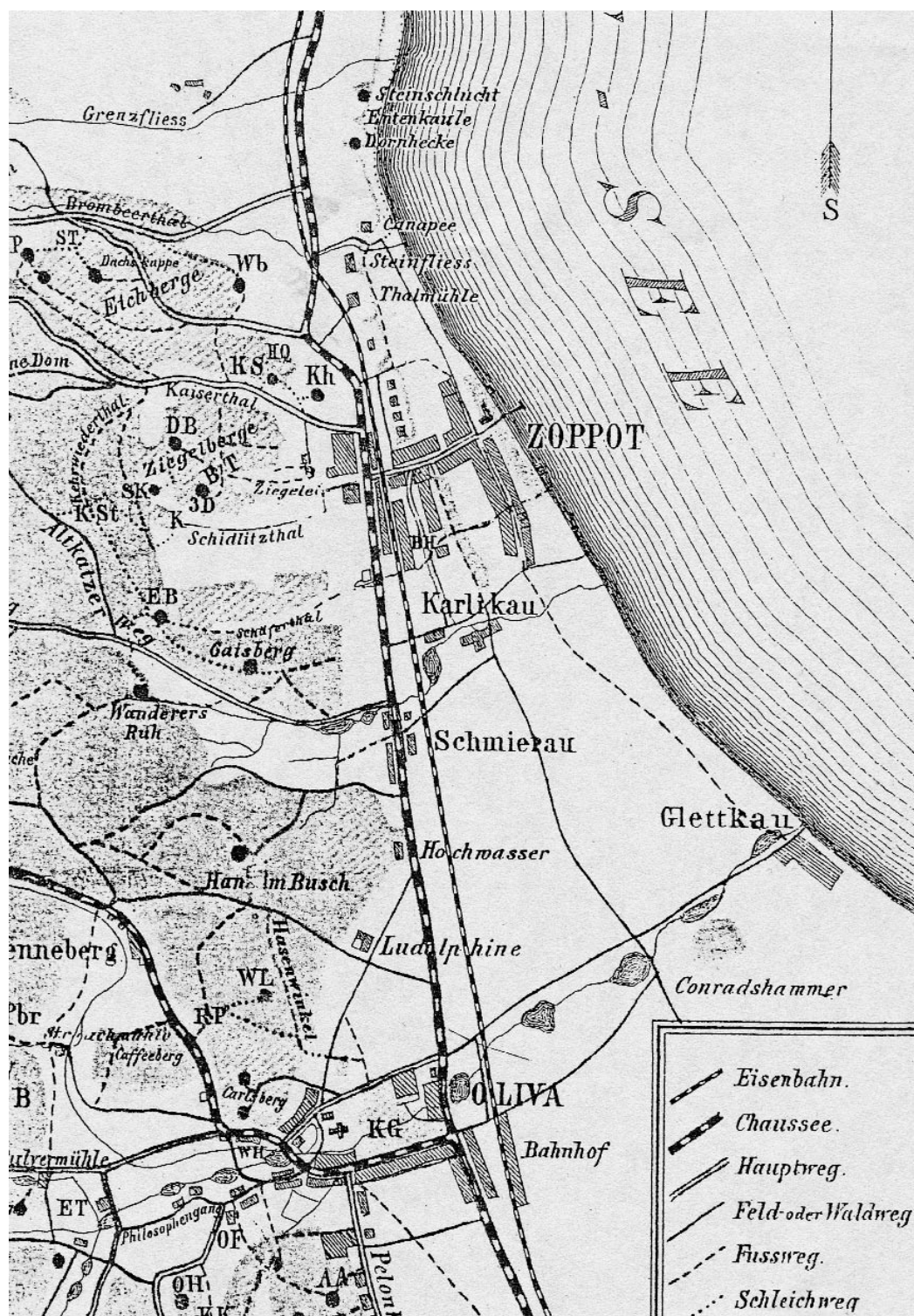
weś (unter preußisch-deutscher Landeshoheit Großendorf genannt) und der 1920 angelegten Villenkolonie Hallerowo wurde die Errichtung eines modernen Fischereihafens an der Wurzel der Halbinsel Hela beschlossen. 1935 begannen die Bauarbeiten, und im Mai 1938 wurde dieser Hafen-Neubau, den zwei mächtige Molen schützen, für den Fischereibetrieb freigegeben.

Der im Jahr darauf beginnende Zweite Weltkrieg bereitete dem weiteren Ausbau zunächst ein Ende. Zeitgleich mit der Gründung zweier lokaler Reedereibetriebe – der Kuttergenossenschaft GRYF und dem Fischereikombinat SZKUNER für Fang und Verarbeitung – kam es erst 1955 zu der einst geplanten Vollendung. Die staatliche Hafenverwaltung konnte auf das Vorhandensein einer Reparaturwerft mit fünf Slipanlagen sowie auf die Fertigstellung einer Kühl-Lagerhalle, einer Eisfabrik und einer örtlichen Funkstation hinweisen. Bei der Infrastruktur hatte man auf das Zusammenspiel von Bahn und Straße gesetzt. Für die kulturellen Belange sorgte man im 1957 fertig gestellten »Dom Rybacki« (Haus der Fischer), dessen die Stadt überragender Turm zur weithin sichtbaren Ansteuerungsmarke des Ortes wurde. 1960 vereinigten sich die Gemeinden Władysławowo (zuvor Wielka Wieś) und Hallerowo, und 1963 wurde dem Ort das Stadtrecht verliehen.²

Ein anderer Weg zu neuen Seestädten

Im ersten Viertel des 19. Jahrhunderts finden sich die frühesten Anzeichen dafür, dass Stranddörfer der Ostseeküsten auch ohne den Seehandel mittels eigener Fahrzeugflotten, aber auch ohne die Erhebung zur Marinebasis zu deutlich sichtbarer Urbanität gelangen konnten: nämlich als Seebadeplätze für »herrschaftliche« Kurgäste. Zwischen Holstein und Ostpreußen kamen die dazu nötigen Anstöße aus dem hanseatischen Kaufmannsbürgertum und aus Kreisen des nordostdeutschen Landadels, aber auch aus der Beamtenschaft der weiter binnen gelegenen Residenzstädte und von Gelehrten der Universitäten – von Kiel bis Königsberg. Sie zielten auf solche idyllischen Strandplätze wie den »Heiligen Damm« beim mecklenburgischen Doberan (1793), auf Travemünde vor Lübeck (1802) und Zoppot bei Danzig (1823), aber auch auf kleine und kleinste Fischerdörfchen der Inseln Rügen (1819 Lauterbach bei Putbus) und Usedom (Heringsdorf 1824).

Rechte Seite Abb. 9 Kartographische Darstellung Zoppots als aufstrebender Badeort, 1877. (Archiv Dr. Rudolph)



Als Vorbilder im allerweitesten Sinne dürften bekannte Kurorte im Binnenland gedient haben, aber auch das damals in Mode gekommene Seebaden an den britischen Stränden. Während die älteren Kur- und Badeorte seit langem berühmt und auch einigermaßen bequem zugänglich waren, musste für die Stranddörfer erst einmal die notwendige Verkehrsinfrastruktur geschaffen werden: in erster Linie in Gestalt gepflasterter Landstraßen, später von Eisenbahn-Nebenstrecken sowie von Landebrücken für Passagierdampfer, von Poststationen und Telegrafienlinien. Danach kam der Bau von Hotels, Pensionsvillen, Kirchen und Schulen. In einer späteren Etappe folgten Wasserwerke, Gasanstalten und örtliche Elektrizitätswerke sowie der Anschluss an die Telefonnetze.

Dieser Entwicklungsgang entsprach noch demjenigen, der auch für die Seehandels-Hafenstädte von Relevanz war. Im Falle der Kurbäder verlief die weitere Lokalhistorie dann auf anderen Gleisen. Die Gemeindeväter favorisierten die Einrichtung von Sanatorien, Arztpraxen und Apotheken, aber auch von »höheren« Privatschulen, sogar für Mädchen. Großer Wert wurde auf die Anlage gepflegter Uferpromenaden, auf einen nicht zu knapp bemessenen Kurpark sowie auf den Bau von Musikpavillons gelegt. Eine Art Krönung dieser Unternehmungen erwartete man in der Verleihung von Stadtrechten. 1905 leitete der Chronist von Zoppot seine hervorragende Ortsgeschichte mit dem stolz klingenden Satz ein: *Unsere Stadt hat sich aus einer einfachen Dorfgemeinde, ohne den Sitz staatlicher Behörden, ohne eine andere Kommunikation zu besitzen als die seit altersher bestehende Heerstraße, nur aus sich selbst heraus zu einem blühenden Gemeinwesen emporgeschwungen, sodaß wir erstaunt nach den Vorbedingungen zu einer derartigen Entwicklung fragen.* Schultz' Chronik ist so detailliert angelegt, dass sie hier – in Kurzfassung – für die Darstellung dieses typischen Weges die wichtigsten Daten liefern soll:

1820 kamen die ersten Badegäste in das Fischerdorf Zoppot;

1824 Fertigstellung der Chaussee nach Danzig, Einrichtung einer Poststation, Bau des ersten Kurhauses;

1832 Eröffnung einer Konditorei;

1836 Gründung einer Gemeindeschule;

1843 Erweiterung des Kurhauses;

1868 Weihe der katholischen Schule;

1870 Bau der Eisenbahn nach Stettin und Danzig;

1872 Verlegung von Wasserleitung, Pflasterung der Straßen;

1880 Neubau des Kurhotels;

1885 Inbetriebnahme der Gasanstalt;

1890 Neubau des Postamtes;

1897 Betriebsbeginn im Elektrizitätswerk, Anlage des Tennisplatzes;

1898 Eröffnung der Pferderennbahn;

1899 Installierung von Telefon;

1901 Weihe der evangelischen Kirche;

1902 Verleihung des Stadtrechtes;

1904 Neue Seebrücke von 650 m Länge.

Die Einwohnerzahl Zoppots hatte sich ab 1860 bis zur Stadtgründung von 1000 auf 11 300 erhöht (1939: 31 000).

Diesem Muster entsprechend verlief die urbane Entwicklung aller großen Kurbäder an den Ostseestränden.³ Gelegentlich wird der eine oder andere Ablauf reizvoll verziert durch kleine lokale Besonderheiten: in Heiligendamm war beispielsweise das Jahrhundertjubiläum der (seit 1822 stattfindenden) Galopprennen ein derartiges Ereignis. Auf Rügen gehört dazu die Ankündigung aus dem Sommer 1905, dass Badegäste von Binz und Sellin fortan die Aufführungen des Fürstlichen Schauspielhauses in Putbus per Theater-Sonderzug der Kleinbahn erreichen könnten.

Literatur:

- Burkhardt, R.: Geschichte des Hafens und der Stadt Swinemünde. Bd. 1-2. Swinemünde 1920/21 u. 1931.
 Dreijer, M.: Mariehamns stads historia. Mariehamn 1962.
 Haberland, K.: Geschichte der Stadt Pillau. Pillau 1913.
 Ders.: Pillau einst und jetzt. Pillau 1925.
 Ders.: Die Seestadt Pillau. Pillau 1936.
 Hansen, B.: Frederikshavn i stilstand og fremgang. Frederikshavn 1968.
 Kähre, G.: Under Gustav Eriksons flagga. Mariehamn 1948.
 Lassen, H.: Byplanlægning i Hirtshals. Hirtshals 1999.
 Olsen, H.: Hvordan havnen i Hirtshals blev til. In: Vendsyssel Årbog, 1955, S. 7-24.
 Perborn, H.: Om gamle Råå. Råå 1991.
 Remmer, Ch.: Mariehamns stads historie 1961-86. Mariehamn 1999.
 Richter, E.: Heringsdorf – Innenansichten. Rostock 1991.
 Rudolph, W.: Die Hafenstadt. Eine maritime Kulturgeschichte. Leipzig 1980.
 Schultz, F.: Chronik der Stadt Zoppot. Danzig 1905.
 Sjöblom, W.: Mariehamns stads historia. Bd. 1-2. Mariehamn 1911 u. 1934.

Anmerkungen:

- 1 Möglicherweise förderten solche Konsulatskontakte den Einsatz des ersten in Deutschland verwendeten Dampfbaggers. Das mit einer 10-PS-Maschine angetriebene Gerät wurde in London bei Barradone erbaut und ab November 1817 (mit britischer Mannschaft) in Swinemünde verwendet.
- 2 1938 benannte man Wielka Wieś in Władysławowo um, zu Ehren des Polenkönigs Władysław IV., der 1635 dort eine Schanze erbauen ließ und mit Arbeiten zu einem Durchstich der Halbinsel Hela begann. Die Villenkolonie Hallerowo wurde nach dem General Haller benannt, der durch die von ihm im Februar 1920 zelebrierte »Hochzeit Polens mit dem Meer« berühmt wurde. Die Stadt Władysławowo zählt derzeit rund 15 000 Einwohner.
- 3 Zum Vergleich einige Daten des »Kaiserbades« Heringsdorf auf Usedom: 1820 Namensgebung; 1848 Kirchweihe; 1872 Chausseebau; 1873 Kurhotel »Atlantic«; 1893 Bau der Seebrücke (500 m lang); 1894 Eisenbahnanschluss.

Fishing Villages, Harbour Towns and “Imperial Spas”: Modern Maritime Urbanization in the Baltic

Summary

An extraordinarily important component of modern change in maritime culture in the Baltic region was the urbanization of fishing villages into harbour towns and large seaside resorts. This urbanization was initially evident from around 1700, and has continued into the present.

To illustrate this process the author gives us eight municipal histories: those of Frederikshavn and Hirtshals in Denmark, Råå in Sweden, Pillau and Swinemünde in Germany, Mariehamn in Finland, and Gdynia and Władysławowo in Poland. To show the development of the seaside resorts, the history of Zoppot is described. Different aspects of this urbanization are considered, such as the geographical situation, the land-traffic connections, the phases of harbour construction including (in certain cases) the establishment of naval bases, the foundation of local maritime industries (shipbuilding, engine construction, the establishment of ice factories and cooling halls, fisheries and fuel depots), and also specific local developments of other kinds (consulates, sailing schools, ferries, radio stations and maritime museums). A large amount of as yet unpublished source material has also been included.

Villages de pêcheurs, villes portuaires et «*Kaiserbäder*» (stations balnéaires impériales). Le développement urbain maritime des Temps modernes dans la région de la mer Baltique

Résumé

Reconnaissable depuis environ 1700 et continuant jusqu'à nos jours, le développement urbain qui fit évoluer les villages de pêcheurs en villes portuaires ainsi qu'en grandes stations balnéaires est un élément extrêmement important de la transformation culturelle maritime de la région de la mer Baltique.

À titre d'exemples, l'auteur se penche sur les historiques de huit villes: ceux de Fredrikshavn et Hirtshals au Danemark, de Råå en Suède, Pillau et Swinemünde en Allemagne, Mariehamn en Finlande, ainsi que de Władysławowo et Gdynia en Pologne. Le développement des stations balnéaires sera examiné à travers l'histoire de Sopot. Les différentes caractéristiques de cette transformation urbaine seront observées sous tous leurs aspects, comme par exemple celui de la situation géographique, des liaisons à l'intérieur des terres, des périodes de construction des ports, y compris de l'éventuelle installation d'une base de la Marine, plus loin, de la création d'industries maritimes locales (construction navale, fabrication de moteurs, production de glace/halles réfrigérées, traitement du poisson, dépôts de carburant), mais également celui des développements locaux spécifiques d'un autre genre (consulats, écoles de marine, bacs, stations radio, musées maritimes). Le matériel fourni par des sources jusqu'à présent inédites contribue largement à ce travail.